



MAN si to může dovolit...

když to s ním řidič umí. TGX 18.480 kombinuje nejsilnější motor v provedení Euro VI s druhou největší kabinou. Jeho nízká spotřeba paliva potěší majitele firmy, vyžaduje ale na druhé straně vysokou koncentraci řidiče. >>>

V TESTU: MAN TGX

Model: 18.480 XLX EfficientLine EURO VI
Zdvihový objem: 12 419 cm³
Výkon kW (k): 480 (353) při 1700-1800 min⁻¹
Celk. hmotnost: 39 300 kg (prov. hm.: 7300 kg)
Cena (test. vozidla): 181 415,- € (brutto)

© Karel Seifna

INZERCE

Vyberte si z více než **300 udržovaných použitých užitkových vozidel** všech značek. Navštivte naše webové stránky: www.tschann.at/used.php

Atraktivní nabídky financování!



DAF FAR XF 105.460

uvedení do provozu 2008, AS Tronic, nádrže 620 + 430 l, ZF Intarder, nástavba 730 cm, zvedací čelo



DAF XF 105.460

uvedení do provozu 2009, mechanická převodovka, nádrže 850+430 l, ZF Intarder, hydraulické zvedací zařízení



Renault Premium DXI

uvedení do provozu 2007, spací kabina, valník, plachta, zvedací čelo 2000 kg



DAF FT XF 105.460 LD

uvedení do provozu 2010, AS Tronic, nádrže 800+400 l, ZF Intarder

PRODEJ:

Tel. +43 (0) 662 88 995 - 226
Pan Ing. Franz Kriechbaum
E-Mail: f.kriechbaum@tschann.biz

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20 • A-5020 Salzburg
Tel.: +43 (0) 662 88 995 - 0 • Fax: DW-11

TSCHANN 40
Competence in trucks JAHRE



S modelem TGX se dá jezdit dynamicky, kabina se v zatáčce znatelně naklání – nabízí skutečný komfort.



Sezení je v pořádku, volant by mohl být kolmější.



Sklápěcí stolek a vysunovací chladnička vypadají bizarně a jsou málo praktické.



Konstrukce palubní desky nabízí volnost pohybu.



Řadící páka je v praxi nadbytečná, ovládací prvky jsou umístěny neergonomicky.



Protože nový šestiválec D38 nechává na sebe zatím čekat, je motor D26 (480 k) prozatím špičkou nabídky. V současnosti by to mělo stačit neboť motor nabízí poměrně vysoký točivý moment. Ovšem tato skutečnost má drobný háček. Zatímco téměř všichni finální výrobci těžkých nákladních vozidel v rámci konverze motorů na emisní specifikaci Euro VI bazírují na výkonu a síle. Zůstává MAN s novými motor na úrovni výkonu a točivého momentu motorů Euro V. Dosahovaných 2300 N.m točivého momentu není určitě ten nejlepší výsledek. Scania umí nabídnout z motoru o výkonu 490 k úctyhodných 2550 N.m a Mercedes (480 k) minimálně 2500 N.m.

PLANÉ MENTOROVÁNÍ MAN EFFICIENT-LINE S PRŮMĚRNOU STRATEGIÍ ŘAZENÍ

Zas tak špatně to ale s jízdou není. Rozsah otáček, které řidič nejčastěji využívá se ukazuje dostatečně dynamický. Šestiválec D26 má ale ještě jeden hendicap. V kombinaci s balíčkem EfficientLine je řidič zcela závislý na funkci automatizované převodovky s nastavením Fleet. To tedy znamená, že řidič nemůže do řazení manuálně zasáhnout! Vrcholem všeho „úsporného řešení“ je zadní náprava s převodem 2,5. Tak se dnes snižuje spotřeba!

Kdo se tedy považuje za angažovaného a dobrého řidiče, dá prsty daleko od opce „Fleet“. Strategie řazení převodovky ZF není zcela vyladěná. Je to znát hlavně ve stoupání, automat zde často zabloudí. Přestože má tento šestiválec i pod tisícem otáček dostatek síly a přeneše kamion snadno přes vrchol stoupání, řadí převodovka Tipmatic až na jedenáctý stupeň. To stojí samozřejmě rychlost a koneckonců i palivo. My jsme měli štěstí, jako testovací kamion nám MAN



MAN pracuje s malým černobílým monitorem, který nabízí pouze omezené informace.

zapůjčil verzi s ručním řazením. Tak jsme mohli spořit řadící rychlosti, při jízdě ze svahu si pohodlně podřadit a do svahu náležitě přidat páru. Eventuálně by mohlo pomoci, kdyby si člověk ušetřil u převodovky ZF senzor náklonu...

Překvapením pro nás bylo, jak pružně a bez vibrací běží šestiválec už při 800 otáčkách. S přesunutou nápravou zvládne bez nářku projet rychlostí 60km/h úsek testovací dálnice B300. Na tomto úseku by řadil Tipmatic Fleet na dvanáctý stupeň. Stačí krátký pohled na ukazatel okamžité spotřeby, abychom se přesvědčili, že čím méně otáček, tím menší spotřeba.

Znovu se obracíme s kritikou na mnichovského výrobce. Převodovku ZF přizpůsobit lépe použitému motoru. Protože jak to tak vypadá, bude to ještě chvíli trvat, než bude nová řadící skříň připravena k nasazení. Je to škoda, protože i v rychlosti řazení je MAN pozadu za DAF a Ivecem. I přesto, že tito výrobci používají stejné hardwary, dosahují lepší výsledky.

JE TO TĚŽKÉ: MAN SPOŘÍ NA DALŠÍM VÝVOJI PŘEVODOVKY

To snad ani nemá cenu komentovat, že MAN nemá ještě pořádku k dispozici smysluplné doplňky, jako Speed-Shift nebo Eco-Roll. Co tedy funguje dobře, je řízení spojky. Když řidič spoří naftu při zrychlování tím, že jede stupeň za stupněm, a při 1300 otáčkách ještě řadí, to si lze těžko představit...

Tedy dost naříkání nad kamionem s dobrým a především spořivým motorem, který není bohužel dobře seřízen s převodovkou. Mnichovský výrobce má produkt, který disponuje také harmonickými stránkami: uložení kabiny není tak striktní, jak si mnoho řidičů přeje. V zatáčkách se naklání kabina XLX zřetelně ke straně. Tak jako tak nabízí MAN excelentní a bezpečný podvozek s velmi jemným ovládním. Zdůrazňovat optimálně vyvážené jednorolové parabolické pružiny, vynikající vedení zadní nápravy a její odpružení je jako vozit sovy do Athén.

S retardérem je výkon brzdového systému zcela přesvědčivý. V posledním testu typu 440 se ukázala motorová brzda přetížená, aby 40 tunový kamion v pořádku na sklonu zastavila. V kombinaci s hydrokapalinovou brzdou nám pouze vadí, že MAN i nadále sází na pevný interval brzdového tempomatu. Tempomat je možné v případě potřeby deaktivovat, a tak zpoždění v procesu brzdění upravit krátkým ťuknutím na brzdový pedál.

Když už mluvíme o jízdě ze svahu - občas může dojít k tomu, že řidič není dost pozorný a je rychlejší, než je dovoleno. Takže milý konstruktéři MANů - to by mělo být starostí výrobce - prostě na displej umístit varovnou kontrolku. Nemluvě o propracování komunikace tacho - auto a informací o dobách odpočinku. Také informační systémy, tak jak je mají propracovány DAF, Iveco, Mercedes nebo Scania, jsou tipem pro zlepšení. Od výrobce jako MAN, který se vždy prezentoval tím, že stojí v čele technického vývoje, tedy žádný trpytivý výkon.

Testované vozidlo mělo alespoň k dispozici „asistent nouzové brzdy“. A ten funguje dobře. Stejně tak jako ESP reguluje nyní mnohem lépe než dříve. V závislosti na těžišti a hmotnosti vozidla lze nyní projíždět zatáčkami v naprosté pohodě. Stejně >>>



Pro dálkový kamion lze tuto velikost schůdků akceptovat.

Komfortní sedačka.



Venkovní skříňky nabízejí mnoho prostoru.



HODNOCENÍ MOTORU



+ Motor se jeví oproti provedení EURO V jako silnější v kroutícím momentu a je při přímém srovnání skutečně spořivější.

- Kvůli dlouhé nápravě a na spořivost naprogramovanému Tipmaticu vypadá pohon mdlejší.

Příjemné řešení: teleskopický nástavec pro mytí a škrábání.



ZVLÁŠTNÍ MODEL TGX EFFICIENTLINE

Rozporuplný balíček šetřící pohonné hmoty

U modelu EfficientLine pokračuje MAN s provedením, které prezentoval již u modelů EURO V. V zásadě je tato kombinace s vypínacím vzduchovým kompresorem, balíčkem Aero a energií šetřícími pneumatikami dobrá myšlenka. Rozdílný názor můžeme mít na zásadní deregulaci při rychlosti 85km/h, extrémně přeloženou nápravu a automatickou převodovku Tipmatic, která je pevně naprogramována na úsporu pohonných hmot. Celkový výsledek je následující: MAN je jeden z mála kamionů, který v provedení EURO VI nespotřebává více

pohonných hmot. K tomu, aby byla spořivá kapacita vůbec využita, je nutná bezpodmínečná spolupráce řidiče. Těžko si můžeme představit, že v praxi bude ježděno v tak nízkých otáčkách – hlavně ne v případě, kdy je ohrožen termín dojezdu.

KDO SI KOUPI TAHAČ ŠETŘÍCÍ SPOTŘEBU MOTOROVÉ NAFTY, MUSÍ POČÍTAT S DELŠÍM JÍZDNÍM ČASEM

Skutečností je, že na nízkou spotřebu naprogramovaná „Tipmatic Fleet“ sebere řidiči jakoukoli možnost ručně zasáhnout do řazení. Většina řidičů by určitě raději podřadila, aby dosáhla dojmů, že je rychlejší. Jako „dospělí“ řidiči se nemůžeme cítit dobře, když jsme degradováni pouze na otáčení volantem. Na druhé straně musíme připustit, že MAN není s tímto trendem ojedinelý. Podnikatelé musí vzít v každém případě na vědomí, že EfficientLine a další podobné koncepty konkurence jsou částečně pomalejší. Nikdo by se tedy neměl divit, když spotřebované množství paliva jeho flotily poklesne, a na druhé straně se některé dojezdy v důsledku spořicího programu prodlouží!



Testovací jezdec TRUCKERU Jan Burdorf k modelu EfficientLine.



KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Kabina XLX zcela vyhovuje, zvláště proto, že nenabízí menší úložný prostor, než kabina XXL. Ví-táme, že zde konstruktér rezignoval na zbytečně velké přední sklo a malá postranní okénka. Koncept nočního

osvětlení je v zásadě v pořádku. Proč je ale nová navigace tak matná, zůstává nepochopitelné. Světlo-tů Xenon se můžete klidně vzdát. Výrazná hranice mezi světlem a tmou ruší a nepřináší daleký výhled. Prostor pod lůžkem musí MAN co nejdříve vyklidit. Doporučujeme větší chladničku s opravdovým odkládacím prostorem, geome-

tricky řešený úložný prostor pod lůžkem a jasné rozdělení vnějšího a vnitřního úložného prostoru. Neškodila by také větší možnost nastavení úhlu volantu. Lůžka jsou prostorná a pohodlná. Ten, kdo investuje do klimatizace (opce), bude mít pocit, že investoval dobře. V horních prostorách bychom si přáli jednotlivé úložné prostory, do kterých se opravdu něco dá dát, nejlépe s variabilními přepážkami, jako u Scanie.



Večerní osvětlení je příjemné.

ROZMĚRY KABINY

	(mm)
Kabina: d x š x v.....	2070 x 2340 x 1875
Spodní lůžko: d x š.....	2170 x 790
Horní lůžko: délka x šířka.....	2100 x 670
Nastavení sedačky: výška.....	100
Nastavení sedačky: hloubka.....	170
Nastavení volantu: výška.....	200
Nastavení volantu: náklon.....	21°–45°

ODKLÁDACÍ MÍSTA

	Délka x šířka (cm)
Před palubní deskou.....	10 x 57
Nad palubní deskou.....	20 x 55
Na chladničce (opce).....	24 x 40
Skládací stůl na chladničce.....	25 x 40
Mnoho malých zásuvek v dosahu řidiče, několik 12 a 24V zásuvek, držák na lahve ve dveřích, držák pohárků nahoře, dálkové ovládání světla, rádio, topení, přihrádka na dokumenty	



I přes malý tunel se lze v kabině postavit.

SCHRÁNKY

	Objem v litrech (l)
Nad před. sklem vpravo.....	34
Nad před. sklem uprostřed.....	109,2
Nad před. sklem vlevo.....	95,2
Pod lůžkem uprostřed.....	69,5
Na palubní desce nahoře.....	16,5
Na palubní desce dole.....	10,5
Nad chladničkou (opce).....	33
Úložná síť zadní stěna vlevo/vpravo.....	18/5,4
Přihrádky ve dveřích vlevo/vpravo.....	á 2,3
Schránka na odpad.....	4,5
Venkovní skříňky vpravo/vlevo.....	á 200



Nahoře i dole velká pohodlná lůžka s lamelovým roštem.



Světla Xenon (za příplatek) přináší málo výhod oproti H7.

tak funkce „adaptivního tempomatu“ nedává žádný důvod ke kritice. Snad jen „asistent sledování jízdního pruhu“ by mohl pomáhat o trochu více.

HRANICE MEZI ZRALOSTÍ A STAROMÓDNOSTÍ JE POHYBLIVÁ

Klimatizace kabiny funguje celkem dobře. Také hlučnost v kabině je nízká. Pouze při nocování na parkovišti s kabinou obrácenou k dálnici by snad neškodilo více izolace. Na všech viditelných místech je kabina hodně dobře zpracována. Pohledem na test použitých kamionů jsme snadno zjistili, že typ TGX je trvalejší, než jeho předchůdce TGA.

Na závěr můžeme konstatovat, že MAN TGX 18.480 XLX Euro VI EfficientLine – to je ale objemné označení – jako spořivý, nic moc bujný kamion pro dálkové jízdy s vysokým komfortem. S filozofií, ne vždy musí být nasazena ta nejnovější technika, jezdí kamiony konkurence celkem v pohodě. Od MANu jsme ale byli zvyklí na něco jiného. Až nová a doufáme, že lepší převodovka, která by měla být nasazena od jara 2014, dojem vylepší. Bylo by záhodno zapracovat na novém konceptu ovládní – a úplně nejlépe na novém úložném prostoru a uspořádání palubní desky. **GG** ■

KOMENTÁŘ



Nikdo se nemůže plně koncentrovat 10 hodin

Výsledek testu spotřeby u MANu je sice nový rekord na současném testovacím okruhu našeho časopisu. Jistou skutečností ale je, že MAN nemá v nabídce GPS tempomat jako jeho konkurenti Mercedes nebo Scania. Tedy složitá situace pro řidiče. Z toho vyplývá, že takovéto „rekordy“ lze dosahovat pouze na známé trase nebo okruhu. Pokud není známý profil terénu, přidá se mlha nebo déšť, je po rekordních výsledcích. Z našich uvedených poznatků je tedy navýsost nutné, aby inženýři MANu zavedli co nejdříve GPS tempomat do série. To co MAN doposud prospal! **GG**

SERVIS A ÚDRŽBA „TÜV PROVĚŘENO“



Zřídka kdy v dílně

Se servisním intervalem 120.000 km není MAN úplně na špičce mezi konkurenty. Jeho plusem je, že TGX musí do dílny pouze jednou za rok. Náplň tvoří klasické oleje. Kontrolu obligátního filtru částečně u motoru EURO VI stanoví MAN po čtvrté výměně oleje a poté při každé výměně mazadel. Místo drahého turba VGT nasadil MAN dvě cenově výhodnější standardní. Zadní náprava Tipmatic vyžaduje čerstvé mazadlo po každých 500.000 km, nebo

HODNOCENÍ

Servisní intervaly (120.000 km = 100 bodů)...	80
Kontrola před jízdou (max. 90).....	75
Servisní práce (max. 80).....	66
Jízdní pohoda (max. 90).....	79
Malé opravy (max. 70).....	57
Celkové hodnocení (max. 430).....	357

po třech letech. MAN disponuje přidaným počítačem údržby. Ten kontroluje důležité hranice opotřebení, hladinu mazacích médií, a v případě potřeby varuje řidiče. Kontrola před jízdou je redukována jen na pár maličkostí. U modelu EfficientLine je v sérii kontrola tlaku v pneumatikách. Měrku oleje už řidič v kabině nemá, nalezne ji pouze při zvednutí kabině u motoru. Zdlouhavě působí skutečnost, že vzduchový filtr je možné vyměnit pouze při zvednutí kabině. Podvozek je bezúdržbový, nepotřebuje žádná mazadla. Jednoduché činnosti, jako výměna skla u zrcátek, jsou

Ralf Otten, inženýr TÜV SÜD, kontroluje MAN TGX.



snadné a rychlé. Složitá je výměna Xenon hořáků. Už proto fandíme H7, ty úplně postačí. Jediné, co musí řidič manuálně kontrolovat, je olej řízení. Doplnit olej lze pak u natočeného předního kola, bez nutnosti sklopení kabiny. Také výměna oleje, pokud ji musí řidič provést, jde jednoduše od ruky.

INZERCIA

NOVINKA V NAŠOM SORTIMENTE ZA SKVELÉ CENY



Sitká a uzávery do nádrže proti krádeži pohonných hmôt na všetky typy nákladných vozidiel, nové modely, aj pre Mercedes Benz Atego



KONTAKTUJTE NÁS NA: **HLM INTERNATIONAL s.r.o.**, Jakuba Haška 3, 949 12 Nitra, 037/651 2003, 0917 751 106, 0917 498 697, info@hlm.sk, slovacikova@hlm.sk, skutilova@hlm.sk, www.hlm.sk

TECHNICKÉ ÚDAJE A FAKTA

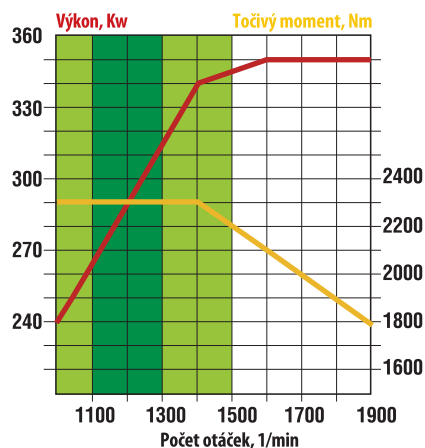


Vrchní úložné prostory vypadají ploše, ovládací panel vpravo je velmi nepřehledný.

MOTOR

Vodou chlazený řadový šestiválec; dvoustupňové turbo s chlazením vhněného vzduchu; čtyřventilový válec; zpětné vedení výfukových plynů; SCR; DPF; osmiděrové trysky; EEV

TypMAN D2676
 Zdvihový objem12 419 cm³
 Vrtání x zdvih126 x 166 mm
 Kompresní poměr17,7 : 1
 VstříkovaníCommon Rail, EDC
 Jmenovitý výkon480 k (353 kW)
 při 1700-1800 min⁻¹
 Max. točivý moment2300 N.m při 1000-1400 min⁻¹



I když se od MANu udané hodnoty výkonu oproti EURO V nezměnily, působí D26 bujněji, hlavně co se týče kroutivého momentu. Zabírá v plné síle už při 800 otáčkách. A to potichu a bez vibrací. Hladina počtu otáček je posunuta zřetelně dolů.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Spojka

Automatická, elektropneumatikky ovládaná spojka Sachs ZF, jednokotoučová suchá, Typ MFZ430, 430 mm průměr.

Převodovka

Tipmatic, synchronizovaná třístupňová základní převodovka (ZF12AS2331DD), 12 dopředu, 2 zpátečky, ZF=Intarder „ECO“ (600kW brzdový výkon; opce, obsaženo v testovaném vozidle)

Rozsah řazení

Crawler: nemá

Rychlostní stupně: 15,68 / 12,33 / 8,57 / 7,44 / 5,87 / 4,57 / 3,47 / 2,70 / 2,10 / 1,63 / 1,29 / 1,00

Zpětné rychlostní stupně: 14,68 / 11,44

Stálý převod: i = 2,53

PODVOZEK

Vpředu: tuhá faust náprava MAN VOK-07, jednotlivé parabolické pružiny se stabilizátorem

Vzadu: jednoduše usazená hypoidní náprava, MAN HY1350, čtyřmčchové vzduchové pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor, přepínatelná uzávěrka diferenciálu (série)

Pneumatiky: (v testu): 315/70 R 22.5, Michelin X Line Energy Z

Ráfky: (v testu): 9.00 x 22.5 Alu (opce; série: ocelové)

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Vpředu: dvoukruhové vzduchové kotoučové brzdy, EBS

Vzadu: kotoučové brzdy, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku pomocí elektroniky EBS, parkovací pružinová brzda působící na zadní kola

Motorová brzdazvedací vačková brzda, EVBec (max. 230 kW při 240 ot.)

RetardérZF Intarder (opce)

ŘÍZENÍ

TypZF Servocom 8098

Převodový poměr15,2-17,9 : 1

Průměr věnce volantu460 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

Akumulátor2 x 12V 225 Ah

Alternátorstřídavý proud 28V/80A

Spouštěč6,2 kW

SvětlometyXenon (opce, dálkové/mlhovky H4)

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav3600 mm

D x Š x V5960 x 2490 x 3900 mm

Provozní hmotnost7500 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLŇ

Motorový olej34,0l (včetně filtru)

Palivová nádrž430l diesel; 100l AdBlue

Chladičí kapalina31,0l

Olej v zadní nápravě19,0l

Převodový olej11,0l

CENY

(bez DPH, údaje prodejců)

Cena zákl. modelu MAN TGX 18480

EURO VI EfficientLine155 515,-

Cena testovaného vozidla181 415,-

Sériové vybavení / za příplatek

EURO VI, automatické řazení, vysoká kabina, hliníkové ráfky, motorová brzda-EVBec, ESP, manuálně ovládaná klimatizace, elektricky ovládaná okna vpravo/vlevo, palubní počítač - diagnostický systém, aerodynamický balíček (se střešním spojlerem), uzávěrka diferenciálu, příprava na telefon a vysílačku, vyhřívání a elektricky nastavitelná zpětná zrcátka, vzduchem odpružená kabina, tempomat, brzdy tempomat, dynamická regulace podvozku, vzduchové odpružení zadní nápravy, H7-denní světlo.

ADR / vedlejší náhon2585,- / od 515,-

Airbag řidiče / airbag spoluj. / zesílený generátor...X / X / 195,-

Klimatizovaná sedačka / elektrické ovládání střešního okna1100,- / 335,-

Výbava v kůži (sedačky/volant/obložení)1950,-

Noční světla Xenon1555,- / X / X

TRUCKER doporučuje:

Asistent nouzové brzdy3485,-

Tempomat, regulace odstupu / stálé vyhřívání kabiny/3485,- / 1315,-

Retardér / ZF Intarder6435,-

Chladičíka / CD Radio / Bluetooth / MP3 / s navigací1165,- / 1160,-

Vnitřní sluneční clona / klimatizace115,- / 2285,-

Asistent sledování jízdního pruhu / světlomety pro odbočování2340,- / 435,-

X = nedodává se

KONKURENTI



DAF XF 460 EURO VI

Hodnocení řidiče1138
 Hospodárnost480
 Servisní zhodnocení378
 Spotřeba26,3
 Rychlost73,7

Bodů celkem1163
 Známkouvelmi dobrý

IVECO STRALIS 440S46 EURO VI

Hodnocení řidiče1104
 Hospodárnost475
 Servisní zhodnocení377
 Spotřeba27,0
 Rychlost73,8

Bodů celkem1579
 Známkoudobrý



MERCEDES ACTROS 1845 EURO VI

Hodnocení řidiče1144
 Hospodárnost490
 Servisní zhodnocení373
 Spotřeba25,3
 Rychlost73,6

Bodů celkem1634
 Známkouvelmi dobrý

SCANIA R 450 EURO VI

Hodnocení řidiče1166
 Hospodárnost485
 Servisní zhodnocení345
 Spotřeba25,7
 Rychlost73,0

Bodů celkem1651
 Známkouvelmi dobrý

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Pětihvězdičkový kamion bez temperamentu.

S výjimkou ne zcela povedené ergonomie je práce a život v MANu radostí. Tento mnichovan se dá s chutí jezdit. Opravdová radost z jízdy to ale není, protože motor nemůže to, co by mohl.



MAN TGX 480 EL

Design★★★★★
 Temperament★★★★★
 Ovládání★★★★★
 Pohodlí★★★★★
 Image★★★★★
 Celkem★★★★★

★★★★★ = snový ★★★★★ = vzorný ★★★★★ = přijatelný
 ★★ = mohl by být lepší ★ = nudný

TRUCKER SOUČET

KRÁL SKRBLÍKŮ



Testovací jezdec Gerhard Grünig

To, že kamion s motorem EURO VI docílí na naší testovací trase rekord, jsme opravdu nečekali. Nicméně „jede“ tento 480 lépe než 400. V zásadě je TGX XLX komfortní, velmi

tichý, lehkoovladatelný, nabízí dostatek místa a úložného prostoru pro mezinárodní provoz. Potřeboval by už osvěžení zvenku a přepracovaný koncept ovládání.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA - RYCHLOSTI - POROVNÁNÍ

Proč jezdíme s referenčním nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40tunovou soupravou sestávající z tažného vozidla MB Actros 1845 s návěsem Kögel. S touto osvědčenou soupravou dosahujeme standardně dobrých výsledků spotřeby. Změnil-li se naměřené hodnoty v novém testu, je to pro nás signál, že nové podmínky nejsou stejné. V poměru zlepšení/zhoršení pak následně zkoriguje nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se nesoriozního srovnání hodnot, které bychom získali při proměnných podmínkách. Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů uskutečňujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nej přesnější! Z celkových výsledků odečítáme i poměrné spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
MAN TGX 18.480 XLX	28,4	37,8	46,2	53,5
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Průznost (s)	60-70	60-80	60-85	
MAN TGX 18.480 XLX	17,4	30,0	38,4	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

*1: Scania R 730

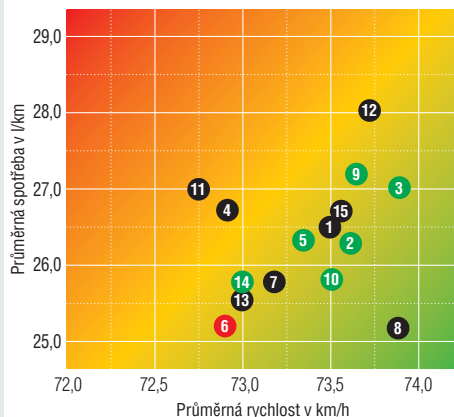
MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap Volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič/lůžko
MAN 480	56	57	66	60 / 58
Nejlepší vůz v testu *2	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
MAN 480	67	67	66	
Nejlepší vůz v testu *3	62	62	60	

*3: Scania R 480

POROVNÁNÍ SPOTŘEBY

Délka testovací trati 499,9 km



- 1 DAF XF 105.460 ATe EEV
- 2 DAF XF 105.460 Euro VI
- 3 Iveco Stralis Hi-Way 440 S 46 Euro VI
- 4 MAN TGX 18.440 Euro EEV
- 5 MAN TGX 18.440 Euro VI
- 6 MAN TGX 18.480 EfficientLine Euro VI
- 7 Mercedes New Actros 1842 EEV
- 8 Mercedes New Actros 1845 EEV
- 9 MB Actros 1845 Euro VI
- 10 Mercedes New Actros 1851 Euro VI
- 11 Renault Premium 430 Optifuel EEV
- 12 Renault Premium 460 Optifuel EEV
- 13 Scania G 440 SCR EEV
- 14 Scania R 450 Streamline Euro VI
- 15 Scania R 560 EEV



MAN TGX 18.480 Euro VI s referenčním truckem Actros 1845.

HODNOCENÍ

Motor/pohon (max.180)150	Klima / větrání (max.80)64
Převodovka/řazení (max.80)62	Sedačky (max.50)44
Brzdy (max.200)150	Armatura (max.90)70
Řízení (max.50)43	Stěrače (max.30)25
Spojka (max.30)24	Kabina (max.340)280
Pedály (max.40)33	Jízda v noci (max.100)85
Jízda (max.80)66	Dosažené body: 1146
Výhled (max.60)50	(max. počet bodů.....1410)

- +** spořivý motor s klidným chodem a vysokým točivým momentem, komfortní a bezpečná jízda, velmi dobrá řízení, rozměrná kabina
- řazení a rychlost pouze průměrné, průměrný koncept ovládní, chybí Eco-roll, nemožnost zvednutí točivého momentu při dvanáctém rychlostním stupni

JÍZDNÍ HODNOCENÍ CELKEM 1146

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5) 490

Průměrná rychlost

(2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100)

Body (max.1935) 1636

Hodnocení velmi dobré



Zrcátko nabízí dobrý výhled – konstrukce je ale příliš mohutná.

SPOTŘEBA A RYCHLOST

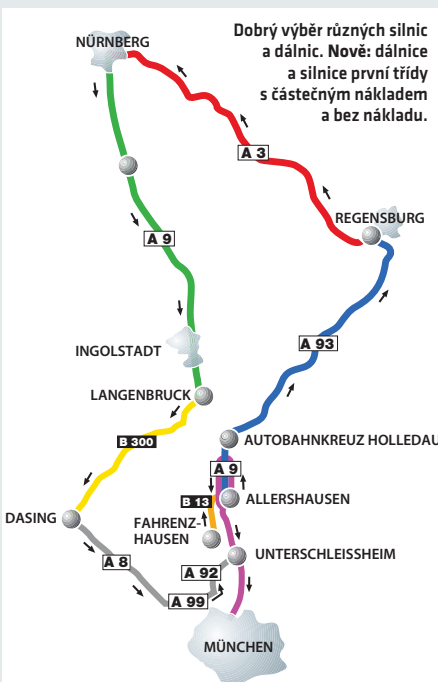
A9 Norimberk – Langenbruck	
Tonáž:.....	40t
Dálnice:.....	100,2 km
l/100km:.....	28,1
km/h:.....	83,2

B300 Langenbruck – Dasing	
Tonáž:.....	40t
Silnice:.....	50,5 km
l/100km:.....	27,5
km/h:.....	59,2

A8 Dasing – A92/99 Unterschleissheim	
Tonáž:.....	40t
Dálnice rovná:.....	55,5 km
l/100km:.....	24,1
km/h:.....	87,0

B13 Fahrenzhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	24t
Silnice částečný náklad:.....	20,5 km
l/100km:.....	25,6
km/h:.....	58,1

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	24t
Dálnice částečný náklad:.....	48,8 km
l/100km:.....	22,1
km/h:.....	83,6



Dobry výběr různých silnic a dálnic. Nově: dálnice a silnice první třídy s částečným nákladem a bez nákladu.

A3 Regensburg – Norimberk	
Tonáž:.....	40t
Dálnice kopcovitá:.....	80,8 km
l/100km:.....	29,2
km/h:.....	82,5

A9 Allershausen – A93 Regensburg	
Tonáž:.....	40t
Dálnice střední:.....	74,3 km
l/100km:.....	25,3
km/h:.....	83,7

B13 Fahrenzhausen – Allershausen	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:.....	20,5 km
l/100km:.....	18,8
km/h:.....	59,8

A9 Allershausen – Pfaffenhofen – Mnichov	
Tonáž:.....	15t
Silnice bez nákladu:.....	48,8 km
l/100km:.....	17,4
km/h:.....	83,7

HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

	Stoupání / délka	Čas	Řazení při min ⁻¹	V _{min} /V _{Start}	V _{max} /V _{Start}
1	max. 5%, 1,5 km	1,29 min	11 při 1050 min ⁻¹	61 km/h	85* km/h
2	max. 6%, 1,5 km	1,39 min	11 při 1200 min ⁻¹	69 km/h	85* km/h
3	Kindinger Berg A9	4,12 min	11 při 1200 min ⁻¹	70 km/h	84 km/h

* = Hodnoty byly naměřeny při pevně stanovených počátečních rychlostech.

CELKOVÝ VÝSLEDEK

km celkem:.....	499,9 km
l/100km:.....	25,2
km/h:.....	72,8